STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 38137
3 november 2015

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 28 oktober 2015, nr. IENM/BSK-2015/148101, houdende vaststelling van tarieven voor lokaal spoor (Regeling tarieven Wet lokaal spoor)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 42, negende lid, van de Wet lokaal spoor en artikel 12 van het Besluit lokaal spoor;

BESLUIT:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:
aanvrager: aanvrager van een schriftelijke verklaring als bedoeld in artikel 42, tweede lid, van de wet, of degene die een verzoek als bedoeld in artikel 12, tweede lid, van het besluit, indient;
besluit: Besluit lokaal spoor;
kosten: kosten voor het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de wet bepaalde als bedoeld in artikel 12, eerste en tweede lid, van het besluit;
vergoeding: vergoeding als bedoeld in artikel 42, negende lid, van de wet;
wet: Wet lokaal spoor.

Artikel 2. Vaststelling en betaling vergoeding

1. Voor de afgifte van een verklaring als bedoeld in de artikelen 9, derde lid, 32, derde lid, of 34, derde lid, van de wet, is een vergoeding verschuldigd van € 112,– per uur.

2. Voor de afgifte van een verklaring als bedoeld in de artikelen 18, derde lid, of 27, derde lid, van de wet, is een vergoeding verschuldigd van € 12.544,–.

3. Indien de aanvrager een organisatie is die met historische spoorvoertuigen zonder commercieel oogmerk gebruik maakt van een lokale spoorweg wordt de verschuldigde vergoeding verminderd met 90%.

4. Vergoedingen worden voldaan bij indiening van een aanvraag tot afgifte van een verklaring met uitzondering van de vergoeding, genoemd in het eerste lid.

Artikel 3. Vaststelling kosten

1. Het basistarief, bedoeld in artikel 12, eerste lid, van het besluit, is, voor onderscheidenlijk gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur op wie ingevolge artikel 4, eerste of tweede lid, de zorgplicht voor de aanleg en het beheer van de lokale infrastructuur rust, per beheerder of vervoerder die gebruik maakt van die infrastructuur, € 19.600,–.

2. Het tarief per kilometer enkelspoor, bedoeld in artikel 12, eerste lid, van het besluit, is € 224,–.

3. Het tarief, bedoeld in artikel 12, tweede lid, van het besluit, is € 112,– per uur.

Artikel 4. Geraamde vergoeding of kosten

1. De aanvrager ontvangt van de toezichthouder een raming van de totale vergoeding of kosten die hij verschuldigd is op basis van het verwachte aantal werkuren vermenigvuldigd met het uurtarief genoemd in artikel 2, eerste lid, of artikel 3, derde lid.

2. De raming van de vergoeding of kosten wordt door de toezichthouder binnen tien werkdagen na ontvangst van een aanvraag aan de aanvrager medegedeeld.

3. De termijn voor het geven van een verklaring als bedoeld in de artikelen 9, derde lid, 32, derde lid, en 34, derde lid, van de wet, wordt opgeschort met ingang van de dag na die waarop de toezichthouder de mededeling doet die wordt genoemd in het tweede lid, tot de dag van voldoening van de geraamde vergoeding of de in het vierde lid genoemde betalingstermijn ongebruikt is verstreken.

4. De aanvrager voldoet de geraamde kosten of de geraamde vergoeding binnen zes weken na de mededeling genoemd in het tweede lid.

5. Indien blijkt dat het werkelijk aantal werkuren afwijkt van het verwachte aantal werkuren dat de basis vormt van de geraamde vergoeding of kosten, wordt binnen zes weken nadat dit door de toezichthouder geconstateerd is, deze afwijking door de toezichthouder aan de aanvrager medegedeeld.

6. Binnen vier weken na de mededeling, genoemd in het vijfde lid, wordt door de toezichthouder het teveel betaalde terugbetaald, dan wel het te weinig betaalde nageheven.

Artikel 5. Overgangsbepaling

In afwijking van artikel 2, vierde lid, wordt een vergoeding voor een schriftelijke verklaring als bedoeld in artikel 42, tweede lid, van de wet, die is afgegeven in december 2015, voldaan voor 15 januari 2016.

Artikel 6. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop de hoofdstukken 2 tot en met 10 van de Wet lokaal spoor in werking treden.

Artikel 7. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling tarieven Wet lokaal spoor.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

TOELICHTING

I. Algemeen

1. Aanleiding

Op grond van artikel 42 van de Wet lokaal spoor (hierna: de wet) is in het Besluit aanwijzing toezichthouder Wet lokaal spoor (Stcrt. 2014, 27802) de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aangewezen als toezichthouder van het bij of krachtens de wet bepaalde.

De werkzaamheden van de toezichthouder zijn onder te verdelen in: het houden van toezicht op de naleving van de regels en het afgeven van bepaalde schriftelijke verklaringen (zie paragraaf 2.1 van deze toelichting). In de wet en het Besluit lokaal spoor (hierna: het besluit) is geregeld dat de Minister van Infrastructuur en Milieu nadere regels kan stellen over de in rekening te brengen (geraamde) vergoedingen (voor schriftelijke verklaringen) of kosten (voor het toezicht). Deze regeling voorziet in deze nadere regels voor zowel de vergoedingen als de kosten.

2. Inhoud van de regeling

2.1. De (geraamde) vergoedingen voor schriftelijke verklaringen

De regeling stelt de vergoedingen vast die de toezichthouder in rekening brengt bij de aanvrager van een schriftelijke verklaring. Het gaat hierbij om verklaringen waarin wordt beschreven:
a) in hoeverre de lokale infrastructuur voldoet aan de artikelen 5 en 6, eerste lid, van de wet, (artikel 9, derde lid van de wet) waarbij de verklaring kan zien op zowel nieuwe infrastructuur als op verbeterde, vernieuwde of gewijzigde infrastructuur indien de veiligheid een vergunning voor indienststelling noodzakelijk maakt.
b) in hoeverre de beheerder beschikt over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan artikel 19, van de wet (artikel 18, derde lid, van de wet);
c) in hoeverre de vervoerder beschikt over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan artikel 28, van de wet (artikel 27, derde lid, van de wet);
d) in hoeverre een spoorvoertuig of een type voertuig voldoet aan artikel 32, tweede lid, van de wet (artikelen 32, derde lid, en 34, derde lid, van de wet) waarbij de verklaring kan zien op zowel nieuwe spoorvoertuigen als op aanmerkelijk gewijzigde spoorvoertuigen indien de veiligheid een nieuwe vergunning voor indienststelling noodzakelijk maakt.

Voor de schriftelijke verklaring die vereist zijn voor een vergunning van indienststelling en vermeld staan in artikel 2, eerste lid, van de regeling is niet voor een vast tarief gekozen omdat er grote verschillen zijn in de tijd die met deze werkzaamheden gemoeid is. Zo vraagt het inspecteren van een metrolijn van tien kilometer lengte meer tijd dan het inspecteren van een tramlijn van drie kilometer lengte. Ook bij nieuwe voertuigen en bij wijzigingen is op voorhand niet te zeggen hoeveel tijd met de inspecties gemoeid is.

Bij het afgeven van een schriftelijke verklaring voor het indienststellen van een historisch spoorvoertuig wordt een korting gegeven indien de aanvrager een organisatie is zonder commercieel oogmerk. De bedoelde organisaties werken met onbetaalde vrijwilligers, een beperkt budget en zijn niet gericht op het maken van winst. De inkomsten van een dergelijke organisatie komen geheel ten goede aan het in stand houden van het rijdend historisch erfgoed. Voor deze organisaties zijn de tarieven die voor commerciële vervoerders gelden te hoog. Vandaar dat gekozen is voor vermindering van de verschuldigde vergoeding met 90%.
Verwacht wordt dat deze kortingsregeling niet of nauwelijks zal worden gebruikt omdat de meeste historische spoorvoertuigen eerder in gebruik zijn geweest en daarmee reeds zijn toegelaten.

Een nadeel van een uurtarief is dat een aanvrager van te voren geen inschatting kan maken over de vergoeding die de toezichthouder in rekening zal brengen. Om te voorkomen dat een aanvrager achteraf verrast wordt door de hoogte van de vergoeding, is in deze regeling een verplichting voor de toezichthouder opgenomen om vóór aanvang van de werkzaamheden ten behoeve van de schriftelijke verklaringen genoemd in de artikelen 9, derde lid, 32, derde lid, en 34, derde lid, van de wet, een raming te overleggen van de verschuldigde vergoeding. Voor meer informatie over de raming, zie het onderdeel artikelsgewijs van deze toelichting onder artikel 4.

2.2. De kosten van het toezicht

De regeling stelt voorts vast de hoogte van de kosten die de toezichthouder in rekening brengt voor het toezicht. Er zijn onder de wet twee soorten toezichthoudende werkzaamheden: het basistoezicht

dat de toezichthouder uit eigen beweging verricht en het toezicht op verzoek van decentrale overheden. De jaarlijkse kosten die de toezichthouder in rekening kan brengen voor het basistoezicht bestaat uit twee onderdelen: een basistarief per beheerder of vervoerder in het gebied van de verantwoordelijke decentrale overheid en een tarief per kilometer lokale spoorweg waarop het toezicht betrekking heeft. Dit laatste tarief geldt per kilometer enkel spoor. Het toezicht op verzoek, op basis van artikel 12, tweede lid, van het besluit, wordt per uur in rekening gebracht. Dit heeft als nadeel dat een aanvrager van te voren geen inschatting kan maken van de kosten die de toezichthouder in rekening zal brengen. Voor het toezicht op verzoek is daarom, net als voor de afgifte van de schriftelijke verklaringen genoemd in artikelen 9, derde lid, 32, derde lid, en 34, derde lid, van de wet, een raming van de kosten, op te stellen door de toezichthouder, vereist. De kosten voor toezicht worden in rekening gebracht bij de verantwoordelijke decentrale overheid.

2.3. Verantwoording hoogte van vergoedingen en kosten

De hoogte van de vergoedingen is afgeleid van de normtijden en de daarbij horende tarieven van vergelijkbare producten die door dezelfde toezichthouder worden afgegeven conform de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012. Overeenkomstig artikel 42, tiende lid, van de wet, zijn de vergoedingen zodanig vastgesteld dat de vergoedingen kostendekkend zijn en de opbrengsten de kosten niet overstijgen. Dit past in het uitgangspunt van het kabinetsbeleid dat de Rijksoverheid, voor het verlenen van diensten aan derden, zoveel mogelijk kostendekkende tarieven in rekening brengt. Op het moment van vaststellen van deze regeling geldt een uurtarief van €112,–. Dit uurtarief wordt jaarlijks geëvalueerd en kan worden geïndexeerd.

3. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

ILT heeft een uitvoerbaarheid-, handhaafbaarheid- en fraudebestendigheidtoets uitgevoerd op de voorgenomen Regeling tarieven lokaal spoor. De opmerkingen van de ILT betreffen de hoogte van het uurtarief, het aantal uren dat met het afgeven van schriftelijke verklaringen is gemoeid, het betalingsregime en de voorgestelde kortingsregeling voor organisaties zonder commercieel oogmerk.

Naar aanleiding van deze opmerkingen is het eerder voorgestelde uurtarief van € 115,– aangepast naar € 112,–. Het aantal uren dat benodigd is voor de afgifte van de verklaring waarvoor artikel 2, tweede lid, van de regeling een vergoeding vaststelt, is, gelet op de bedrijfsvoering van de toezichthouder, gesteld op 112 in plaats van de eerder voorgestelde 84.

Voor een vergoeding voor de afgifte van schriftelijke verklaringen ten behoeve van de vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig of een type spoorvoertuig is een uurtarief opgenomen in plaats van een vast bedrag. Dit is gedaan omdat op voorhand niet is te begroten hoeveel tijd met de inspectie van een voertuig, of type voertuig, gemoeid zal zijn.

Het betalingsregime is zodanig dat ILT de gevraagde werkzaamheden start nadat ervoor betaald is. Bij werkzaamheden waarvoor een uurtarief geldt wordt bovendien een eindafrekening binnen zes weken na afronding van de werkzaamheden voldaan.

ILT heeft verzocht de kortingsregeling uit artikel 2, vierde lid, van de regeling ongedaan te maken. Het gaat om de korting die wordt gegeven aan organisaties zonder commercieel oogmerk die met historische spoorvoertuigen rijden waarvan de inkomsten geheel ten goede komen aan het in stand houden van het historisch erfgoed. Aan dit verzoek van ILT is niet voldaan omdat de kortingsregeling in lijn is met die in de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 en om te voorkomen dat museumorganisaties, die met vrijwilligers werken en kleine budgetten hebben, te zwaar worden belast. Voor deze organisaties zijn de tarieven die voor commerciële vervoerders gelden te hoog.

4. Administratieve lasten

Administratieve lasten zijn de kosten voor het bedrijfsleven en de burgers om te voldoen aan informatieverplichtingen aan de overheid die voortvloeien uit wet- en regelgeving van de overheid. Deze verplichtingen zijn in hoofdstuk 11 van de memorie van toelichting bij de wet (*Kamerstukken II 2011/12, 33 324, nr. 3, blz. 21.*) in beeld gebracht. Deze regeling leidt niet tot extra verplichtingen die niet eerder in de wet zijn opgenomen. Daarom is er geen nieuw onderzoek naar administratieve lasten noodzakelijk.

5. Consultatie

De ontwerp Regeling tarieven Wet lokaal spoor is ter beoordeling voorgelegd aan het bestuurlijk Koepeloverleg (BKO). Op verzoek van deze partijen worden de jaarlijkse kosten voor het toezicht dat de toezichthouder uit eigen beweging verricht (artikel 12, eerste lid, van het besluit) hieronder nader

toegelicht. De kosten voor dit toezicht uit eigen beweging worden vastgesteld in artikel 3, eerste en tweede lid. De gevraagde nadere toelichting spitst zich toe op twee onderwerpen: het tarief in artikel 3, eerste lid en de werkzaamheden van de toezichthouder bij het toezicht uit eigen beweging.

5.1. Nadere toelichting van de tarieven in artikel 3, eerste lid

Na overleg met de decentrale overheden is besloten om het basistarief te koppelen aan het aantal beheerders en vervoerders dat actief is in het gebied van de betreffende decentrale overheid. Deze kosten worden daarom bij de decentrale overheden per vervoerder en beheerder in rekening gebracht. Op dit moment zijn er in totaal vier beheerders en vier vervoerders actief in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Daarbij geldt dat iedere vervoerder en beheerder kan bestaan uit meerdere bedrijfsonderdelen. Een typisch voorbeeld is het gemeentelijk vervoerbedrijf in Amsterdam (GVB) dat onder meer bestaat uit een Dienst Metro, GVB Operaties, GVB Railservices en GVB Railmaterieel.

5.2. Nadere toelichting van de werkzaamheden van de toezichthouder bij toezicht uit eigen beweging

In overleg met de decentrale overheden en de toezichthouder zijn afspraken gemaakt over de werkzaamheden die samenhangen met het toezicht uit eigen beweging. Jaarlijks worden alle vervoerders en beheerder, met bijbehorende bedrijfsonderdelen, ten minste één keer bezocht.

Het toezicht uit eigen beweging vindt ieder jaar plaats op basis van een jaarlijks vast te stellen toezichtthema. Dit thema is bepalend voor de manier waarop in een bepaald jaar het toezicht uit eigen beweging op het veiligheidsbeheersysteem wordt vormgegeven. Dit geldt vooral voor operaties, materieel en infrastructuur. Door ieder jaar een bepaald toezichtthema extra aandacht te geven, worden op de lange termijn alle aspecten van het veiligheidsbeheerssystemen grondig gecontroleerd.

Het toezicht uit eigen beweging bestaat uit twee onderdelen. In de eerste plaats een handhavende audit waarbij wordt nagegaan hoe een toezichtthema in het veiligheidsbeheersysteem is verwerkt. Deze audit heeft een administratief karakter. De toezichthouder doet daarnaast objectinspecties, die worden onderverdeeld in bedrijfsmatige inspecties en reality checks. Bedrijfsmatige inspecties bestaan uit steekproeven waarbij wordt nagegaan of het veiligheidsbeheersysteem ook in de praktijk op een juiste manier wordt toegepast. De reality checks zijn eveneens steekproefsgewijze inspecties waarmee de staat van de infrastructuur (sporen, wissels en dergelijke) gecontroleerd wordt. Verder worden bij de reality checks onder meer de kwalificaties van veiligheidsfunctionarissen en de onderhoudsgegevens van rollend materieel nagelopen.

II. Artikelsgewijs

Artikel 2

Een vergoeding in het eerste lid is gebaseerd op het een uurtarief vermenigvuldigd met het daadwerkelijk aantal bestede uren. Dit is gedaan omdat op voorhand niet bekend is hoeveel tijd met de inspectie van een voertuig, of type voertuig, gemoeid zal zijn.
De hoogte van de vergoeding in het tweede lid is gebaseerd op het product van het uurtarief van € 112,– en de normtijd van 112 uur. De werkzaamheden bestaan uit:
- het beoordelen van de documentatie van het veiligheidsbeheersysteem (32% van de tijd);
- het voorbereiden en uitvoeren van de beoordeling op locatie van de implementatie en werking van het veiligheidsbeheersysteem (29% van de tijd uur);
- de rapportage (32% van de tijd);
- administratieve werkzaamheden voor de behandeling van de aanvraag (7% van de tijd).

In het derde lid is een kortingsregeling opgenomen voor museumorganisaties, die met vrijwilligers werken en kleine budgetten hebben. In lijn met de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 is gekozen voor vermindering van de verschuldigde vergoeding met 90%.
In het vierde lid is het betalingsregime zodanig gesteld dat ILT een aantal werkzaamheden start nadat ervoor betaald is. Bij werkzaamheden waarvoor een uurtarief geldt wordt een eindafrekening voldaan binnen zes weken na afronding van de werkzaamheden.

Artikel 3

De hoogte van de kosten in het eerste lid is gebaseerd op het product van het uurtarief van € 112,– en de normtijd van 175 uur per beheerder of vervoerder in het gebied van de verantwoordelijke decentrale overheid. De werkzaamheden voor de toezichthouder bestaan uit themasessies met de aanvrager over:

- de op basis van de in het veiligheidsbeheersysteem opgestelde beschrijving van de processen, procedures en voorschriften;
- de infrastructuur;
- de exploitatie;
- de verkeersleiding; en
- een algemeen onderwerp.

De hoogte van de kosten in het tweede lid is gebaseerd op objectinspecties, zoals wissels, beveiliging, kruisingen, de toegankelijkheid van het rollend materieel en de toegankelijkheid van de haltes. Het variabele deel is gekoppeld aan het aantal kilometers netwerk. Per kilometer netwerklengte wordt twee uur toezicht in rekening gebracht. Dit komt bij het uurtarief van € 112,– neer op € 224,– per kilometer lokale spoorweg (enkel spoor) per jaar.

Artikel 4

Uitgangspunt in deze tariefregeling is dat de toezichthouder zijn werkzaamheden start wanneer de verschuldigde vergoeding of kosten zijn betaald. De reden voor dit uitgangspunt is dat de toezichthouder kostendekkend wil werken. Voor uurtarieven vergt het uitgangspunt een speciale regeling omdat in deze gevallen het te betalen bedrag niet van te voren bekend is. Daarom is in artikel 4 de volgende regeling opgenomen.
- De aanvrager dient een aanvraag in voor een verklaring als bedoeld in de artikelen 9, derde lid, 32 derde lid, of 34, derde lid, van de wet of toezicht als bedoeld in artikel 12, tweede lid, van het besluit. Voor de verklaringen geldt dat op het moment van aanvragen de in de Algemene wet bestuursrecht genoemde termijn van 8 weken begint te lopen. Binnen deze termijn moet de toezichthouder beslissen op de aanvraag.
- De toezichthouder stuurt binnen tien werkdagen een raming van de vergoeding of kosten.
- Nadat de raming verzonden is, wordt voor de genoemde verklaringen de termijn van 8 weken waarbinnen de toezichthouder moet beslissen, opgeschort. Voor deze opschorting van de beslistermijn is gekozen met het oog op het eerder genoemde uitgangspunt dat de toezichthouder pas haar werkzaamheden start wanneer de vergoeding is betaald. Deze opschorting is noodzakelijk om te voorkomen dat een groot deel van de beslistermijn verstrijkt in de periode dat de raming is meegedeeld en er nog niet betaald is.
- De opschorting eindigt wanneer er betaald is of wanneer er een termijn van zes weken verstreken is waarin niet is betaald.
- Indien er geen betaling ontvangen is, zal de toezichthouder de aanvraag niet in behandeling nemen en daarvan mededeling doen.
- Indien er wel een betaling ontvangen is, begint de termijn waarbinnen de beslissing op de aanvraag voor een verklaring genomen moet worden weer te lopen, en start de toezichthouder met de werkzaamheden die nodig zijn om te komen tot een beslissing.

Verder is geregeld dat door middel van nacalculatie de daadwerkelijke kosten in rekening gebracht kunnen worden. Een nacalculatie kan bestaan uit een naheffing of een terugbetaling. Er geldt een termijn van zes weken voor de terugbetaling en naheffing gerekend vanaf het moment dat het werkelijk aantal uren door de toezichthouder aan de aanvrager bekend is gemaakt.

Artikel 5

De schriftelijke verklaringen uit artikel 42, tweede lid, van de wet kunnen pas op 1 december 2015, bij inwerkingtreding van de wet, worden aangevraagd en afgegeven. Afgifte op 1 december is noodzakelijk voor een soepele overgang naar het nieuwe regime. In deze opstartfase is het uitgangspunt dat er betaald wordt bij de aanvraag niet praktisch. Vandaar dat gekozen is voor deze tijdelijke afwijking van artikel 2, vierde lid.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld